Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIII. — Wydany i rozesłany dnia 1 sierpnia 1872.

116.

Traktat z dnia 21 maja 1871,

pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a cesarstwem niemieckiem tyczący się budowy kolei żelaznej łączącej pomiędzy Libercem a Zgorzelcem.

(Zawarty w Berlinie dnia 21 maja 1872 ratyfikowany przez Jego c. i k. Apostolską Mość w Wiedniu dnia 18 czerwca 1872, ratyfikacye wymienione w Wiedniu dnia 22 czerwca 1872.)

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Iliryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjaśniejszego Cesarza niemieckiego i króla pruskiego podpisany został w Berlinie dnia 27 maja 1872 traktat, tyczący się budowy kolei żelaznej łączącej pomiędzy Libercem a Zgorzelcem, który opiewa dosłownie jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król Czeski itd. i Król Apostolski węgierski, tudzież Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski, w imieniu państwa niemieckiego,

przejęci życzeniem rozszerzenia kolei żelaznych, łączących wzajemne terytorya obudwu państw, zamianowali pełnomocnikami swymi do zawarcia umowy w tym względzie:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski itd. i Król apostolski węgierski:

Swego radcę sekcyi w c. k. ministerstwie handlu, Karola Busswalda,

Swego radcę sekcyi w c. k. ministerstwie skarbu Ferdynanda Buchaczka,

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski:

Swego dyrektora ministeryalnego zarządu kolei żelaznych Teodora Weishaupta,

Swego tajnego radcę legacyi Wilhelma Jordana,

Swego tajnego nadradcę skarbowego Ernesta Hitzigratha,

którzy udzieliwszy sobie i uznawszy wzajemnie swoje pełnomocnictwa ułożyli i zawarli następującą umowę z zastrzeżeniem ratyfikacyi:

Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewsko austryacki i królewsko pruski zgadzają się zezwolić na budowę kolei żelaznej z Liberca na Seidenberg do Zgorzelca i postarać się o ukończenie budowy tej kolei i otwarcie ruchu najpóźniej do 1 lipca 1874.

W tym celu rząd królewsko pruski udzielił spółce kolei żelaznej berlińsko-zgorzelickiej pod dniem 9 października z. r. koncesyą na budowę i ruch części kolei położonej na terytoryum pruskiem, a rząd cesarsko-królewsko austryacki, spółce akcyjnej kolei południowo-północno-niemieckiej, pod dniem 31 marca tego roku, koncesyą na budowę i ruch tej części kolei w mowie będącej, która ma leżeć na terytoryum austryackiem.

Artykuł II.

Zastrzega się że obadwa rządy zatwierdzą każdy dla swojego terytoryum linią kolei, tudzież cały plan budowy i projekta szczegółowe.

Miejsce, w którem kolej ma przecinać wzajemną granicę obu państw, będzie wyznaczone na podstawie projektów przez zarządy dotyczących kolei wypracować się mających, a w razie potrzeby przez komisarzy technicznych, do tego wydelegować się mających.

Artykuł III.

Kolej ma wprawdzie składać się na teraz tylko z jednego toru, atoli nabycie gruntu pod kolej o dwóch torach powinno być naprzód zabezpieczone. Wysokie rządy polecą założenie drugiego toru jak tylko okaże się potrzeba. Nabycie gruntów, do budowy kolei potrzebnych, jeżeliby pomiędzy interesowanymi dobrowolna ugoda nie przyszła do skutku, nastąpi w każdem z obu państw według przepisów ustawy o wywłaszczeniu tamże obowiązującej a względnie wydać się mającej.

Szerokość toru ma wynosić równie jak na kolejach przytykających 1·435 metrów w świetle szyn.

Stosunki konstrukcyi kolei żelaznej, według niniejszego traktatu wybudować się mającej, i jej taboru, powinny zresztą być ułożone podług jednostajnych zasad i tak, aby na całej linii mógł się odbywać ruch jednostajny, a w szczególności aby tabor przewozowy mógł bez przeszkody przechodzić na koleje przytykające i z tychże na obecną, a względnie, aby mógły być wzajemnie używany.

Tabor przewozowy, przez jeden z wysokich rządów wypróbowany, będzie bez powtórnej próby przypuszczony na linią kolei leżącą na drugiem terytoryum.

Artykuł IV.

Obydwa wysokie rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, ażeby kolej żelazna zgorzelicko-liberecka łączyła się punktami końcowymi z kolejami pod porę do niej przytykającemi w sposób odpowiedni i dozwalający przechodzenia taboru przewozowego.

Artykuł V.

Co do wykonywania władzy monarszej (a więc sądowej i policyjnej) na liniach kolei obadwa terytorya przecinających, zastrzega się że na terytoryum austryackiem władzę tę będzie wykonywać wyłącznie Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski itd., i Król apostolski węgierski, a na terytoryum pruskiem Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski.

Artykuł VI.

Wysokie rządy zastrzegają sobie, że do wykonywania prawa zwierzchności i prawa nadzoru, służącego im co do części kolei, na ich terytoryach położonych, wydelegują komisarzy, mających reprezentować stosunki swoich rządów do administracyi kolei we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe władze krajowe nie mogą działać bezpośrednio, ani sądownie ani policyjnie.

Artykuł VII.

Bez uszczerbku prawa zwierzchności i nadzoru służącego wysokim stronom traktat zawierającym, co się tyczy linii kolei położonych na ich terytoryach i ruchu na takowych, wykonywanie prawa najwyższej zwierzchności nad spółkami kolejowemi lub zarządami kolei, ruch utrzymującemi, służy w ogóle temu rządowi, na którego terytoryum takowe mają siedzibę.

Artykuł VIII.

Gdyby ruch kolei zgorzelicko-libereckiej na terytoryum pruskiem objęła całkiem lub częściowo (artykuł XIII) spółka akcyjna austryacka, a na terytoryum austryackiem, spółka akcyjna pruska, każda z nich we względzie roszczeń do wynagrodzenia, wywodzonych z ruchu kolei, poddać się ma władzy sądowej i ustawom tego państwa, w którem szkoda została wyrządzona.

Artykuł IX.

Poddani każdej ze stron traktat zawierających, ustanowieni przez zarządy kolei przy ruchu na liniach przecinających terytoryum drugiego państwa, nie przestają mimo to być poddanymi swego rodzinnego kraju. Atoli posady urzędników miejscowych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników przy telegrafach i tych, którzy odbierają pieniądze, powinny być ile możności obsadzane krajowcami.

Wszyscy urzędnicy kolejowi, bez różnicy miejsca swojej posady, podlegają we względzie porządkowo-karnym tylko tej władzy, która ich mianuje, w każdym zaś innym, ustawom i władzom tego państwa, w którem leży ich siedziba.

Artykuł X.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów jazdy i taryf zastrzega się temu rządowi, na którego terytoryum ma siedzibę dotyczący zarząd kolei; taryfy jednak dla linii położonych na obu terytoryach a administrowanych przez jeden i ten sam zarząd, będą ustanowione podług tych samych zasad.

Obydwie strony traktat zawierające zobowiązują się wpłynąć na to i baczyć:

1. aby linie kolei zgorzelicko-libereckiej, na ich terytoryach położone, były zaopatrzone w tabor przewozowy, do ruchu wystarczający, w takiej ilości, aby odpowiadał przypuszczeniom umówionym w artykule III;

2. aby zarządy utrzymujące ruch pomiędzy Zgorzelcem a Libercem wysyłały w obu kierunkach i ile możności w związku z pociągami kolei graniczących, przynajmniej trzy pociągi osobowe dziennie, a towarowych tyle, ile potrzeba dla załatwienia obrotu;

3. aby przewóz osób i towarów na kolei zgorzelicko-libereckiej odbywał się po jak najniższych cenach, przewóz węgli, koksu, kamieni, rud, surowego żelaza, soli nawozowej i innych nawozów pełnymi wagonami i na większe odległości ile możności po cenie jeden fenig czyli pięć dwunastych centa od cetnara i mili wraz z dodatkiem na ekspedycyę najwięcej dwa talary pruskie czyli trzy złote austryackie od każdych stu cetnarów;

4. aby zarządy kolei zgorzelicko-libereckiej ruch utrzymujące nie sprzeciwiały się, o ile który z nich będzie interesowanym, jeżeli jeden lub drugi z dwóch wysokich rządów w interesie obrotu uzna potrzebę zaprowadzenia bezpośrednich ekspedycyi w przewozie osób i towarów.

Artykuł XI.

Co się tyczy cen przewozu, jakoteż czasu ekspedycyi, nie może być robiona żadna różnica pomiędzy mieszkańcami obu państw, mianowicie zaś transporta, przechodzące z terytoryum jednego państwa do drugiego, nie mogą ani pod względem ekspedycyi ani pod względem cen przewozu ulegać niekorzystniejszemu postępowaniu, niż transporta z tego państwa odchodzące lub w niem pozostające.

Artykuł XII.

Policya kolejowa będzie sprawowana przedewszystkiem przez urzedników zarządu kolejowego podług przepisów i zasad na każdem terytoryum obowiązujących i pod nadzorem właściwych władz na terytoryum każdego państwa.

Artykuł XIII.

Zmiana ruchu będzie miała miejsce w tej stacyi kolei, która będzie założona na terytoryum pruskiem tuż przy granicy pod Seidenbergiem. Rząd królewsko-pruski włoży więc obowiązek na spółkę kolei berlińsko-zgorzelickiej, aby ruch na linii od granicy aż do stacyi wspólnej pod Seidenbergiem pozostawiła spółce akcyjnej kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej, której poruczono budowę i ruch na terytoryum austryackiem.

Urządzenia budowy i ruchu, konstrukcya nasypu kolei i urządzenia sygnałowe od wspólnej granicy aż do dworca kolei pod Seidenbergiem muszą być takie same jak na tej części kolei, która przecina terytoryum austryackie.

Atoli dworzec kolei pod Seidenbergiem będzie założony i urządzony podług zasad obowiązujących w Prusach.

Jeżeliby dla ruchu na liniach kolei zgorzelicko-liberackiej, na terytoryach obu państw położonych, zamierzano urządzić wspólną administracyą lub przechód pociągów pomiędzy Zgorzelcem a Libercem bez zmiany ruchu, umowa w tym względzie zawrzeć się mająca powinna być zatwierdzona przez oba rządy.

Artykuł XIV.

Co się tyczy bliższych warunków, pod któremi ma nastąpić oddanie zarządu ruchu na części kolei od wspólnej granicy aż do dworca kolei pod Seidenbergiem, pozostawia się to porozumieniu pomiędzy właścicielami dotyczącej części kolei a zarządem, ruch na tejże obejmującym. W każdym jednak razie, rząd cesarsko-królewsko austryacki zobowiąże ten zarząd, aby objął na swój koszt porządne utrzymanie w dobrym stanie linii, na której ruchem zawiadywać będzie, wraz z wszystkiemi przynależytościami, licząc w to i reparacye, jakie według powszechnych pruskich zasad administracyjnych potrzebnemi się okażą, i aby właścicielom wypłacał pięćprocentowe odsetki od kapitału zakładowego, na budowę dotyczącej linii kolei użytego i udowodnionego a w który koszta pozyskania funduszów i straty na kursie wliczone nie będą. Roszczenia pierwotnych zakładów kolei, które rząd królewsko pruski w interesie obrotu uzna za potrzebne, wykonane będą na koszt właścicieli dotyczącej linii, atoli udowodnione koszta takich roszczeń mają być doliczone do kapitału zakładowego, od którego zarząd ruchu będzie opłacał odsetki.

Podobnież co się tyczy wspólnego używania dworca i zakładów kolejowych pod Seidenbergiem i osobnego wynagrodzenia, właścicielom za to płacić się mającego, zarządy obustronnych kolei zawrą między sobą umowę z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez każdy z dwóch rządów.

Jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, zarządy kolei winny zastósować się do rozporządzeń obu wysokich rządów wydanych za wspólnem poprzedniczem porozumieniem.

Artykuł XV.

Dla osiągnięcia celu, wytkniętego w artykule 8 traktatu handlowego i cłowego pod dniem 9 marca 1868 pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a Prusami w imieniu związku północno-niemieckiego, tudzież członków związku cłowego i handlowego do tamtego związku nie należących, zawartego, każda ze stron ustanowi urząd cłowy pograniczny a względnie takowy z drugim połączy.

Strony traktat zawierające nadadzą tym urzędom cłowym pogranicznym prawa ekspedycyi, stosunkom obrotu odpowiadające i oświadczają gotowość roszczenia tychże praw, jak tylko okaże się tego potrzeba za wzmożeniem się obrotu.

Oprócz tego, rząd cesarsko-królewsko austryacki, czyniąc zadość życzeniu rządu królewsko pruskiego, ażeby ułatwić bezpośredni obrót towarów pomiędzy interesowanemi miastami handlowemi austryacko-węgierskiemi a miastem Zgorzelcem, ustanowi w dworcu kolei w temże mieście, urząd cłowy główny austryacki, pod względem miejsca z ekspedycyą cłową królewsko pruską, połączony, i nada mu takie prawa ekspedycyi i pobierania

cła, aby tenże mógł ekspedyować podług rodzaju i ilości te przedmioty, które według istniejących lub później nastąpić mogących stosunków obrotu, koleją liberecko-zgorzelicką przez granicę będą przywożone lub wywożone.

Rząd atoli austryacki, dając powyższe zapewnienie, kładzie za warunek, ażeby lokalności potrzebne dla ekspedycyi cłowej austryackiej w Zgorzelcu przez interesowaną spółkę kolejową lub przez miasto Zgorzelec, jakoteż przyzwoite pomieszkania dla austryackich urzędników cłowych tamże potrzebne, przez miasto Zgorzelec stósownie do danego już zapewnienia były dostarczone i utrzymywane, tak, aby rząd cesarsko-królewsko austryacki w obu rzeczonych względach na żadne koszta nie był narażony. Nadto za używanie magazynów towarowych, przez miasto Zgorzelec cesarsko-królewskiemu austryackiemu urzędowi cłowemu wyznaczonych, opłata składowego nie będzie pobierana.

W celu uregulowania tych, jakoteż wszystkich innych stosunków przyszłego austryackiego urzędu cłowego w Zgorzelcu, tudzież urządzeń tamże we wzajemnym interesie zaprowadzić się mających, zaraz po ratyfikacyi niniejszego traktatu będą zawiązane układy szczegółowe, z udziałem komisarzy obu zarządów cłowych.

Artykuł XVI.

Co się tyczy formalności przy rewizyi cłowej i ekspedycyi pakunków pasażerskich, tudzież towarów nadchodzących i odchodzących, jak niemniej rewizyi passportów, względem których to formalności obustronni komisarze w swoim czasie bliżej się porozumią, obadwa rządy dają sobie zapewnienie, że postępowanie na kolei zgorzelicko-libereckiej nie będzie mniej uwzględniające jak na którejkolwiek innej kolei zagranicę przechodzącej i że dla podniesienia obrotu czynione będą wszelkie ułatwienia i uproszczenia o ile na to pozwolą ustawy w obu państwach istniejące.

Artykuł XVII.

Postanowienia tyczące się wykonywania policyi względem passportów i cudzoziemców podróżujących koleją żelazną, pomiędzy obu rządami już istniejące albo umówić się mające, będą zastósowane także do związku kolejowego w mowie będącego

Oznaczenie atrybucyi urzędników policyjnych cesarsko-królewsko-austryackich, mogących mieć stanowisko w dworcu kolei w Seidenbergu, pozostawia się osobnemu obudwóch wysokich rządów porozumieniu. Układy w tym względzie mają być rozpoczęte najmniej na trzy miesiące przed ukończeniem kolei zgorzelicko-libereckiej i doprowadzone całkowicie do końca ile możności przed otwarciem ruchu.

Artykuł XVIII.

Uregulowanie obrotu pocztowego i telegraficznego na kolei zgorzelicko-libereckiej pozostawia się osobnemu porozumieniu obustronnych administracyi poczt i telegrafów.

Przy regulowaniu ruchu pocztowego będzie przyjęte za zasadę, ażeby zmiana ruchu miała miejsce w tym samym punkcie, który podług artykułu XIII jest zapowiedziany dla zmiany ruchu na kolei żelaznej, a podług artykułu XV dla ekspedycyi cłowej, i ażeby

koszta przewozu posyłek pocztowych ponosiły administracye pocztowe obu stron każda w granicach swojego okręgu.

Artykuł XIX.

Rząd królewsko pruski nie obciąży ruchu na części kolei terytoryum pruskie przecinającej, o ile takowy spółka akcyjna austryacka utrzymywać będzie, żadnym innym podatkiem, ani wyższym nad ten, który w państwie pruskiem ponosi w ogóle ruch kolejowy spółek akcyjnych zagranicznych.

Podobnież, jeżeliby ruch na części kolei przecinającej terytoryum austryackie, był utrzymywany w przyszłości przez spółkę akcyjną pruską, rząd cesarsko-królewsko austryacki nie będzie pobierał od takowej żadnego innego podatku ani wyższego nad ten, który w państwie austryackiem ponosi w ogóle ruch kolejowy spółek akcyjnych zagranicznych.

Artykuł XX.

Gdyby część kolei zgorzelicko-libereckiej położona w Prusach, została kiedyś przez rząd królewsko pruski nabytą, jakoteż po upływie czasu, na który jest nadana koncesya na austryacką część kolei zgorzelicko-libereckiej, będzie zawarta pomiędzy obudwoma wysokiemi rządami osobna umowa względem dalszego ruchu na kolei zgorzelicko-libereckiej, odpowiadająca stosunkom obrotu i wzajemnym interesom.

Artykuł XXI.

Traktat niniejszy będzie przedłożony monarchom obudwu stron do zatwierdzenia, a wymiana dokumentów ratyfikacyjnych, w tym względzie wystawić się mających, nastąpi najpóźniej w cztery tygodnie w Wiedniu.

W dowód czego pełnomocnicy takowy podpisali i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

Działo się w Berlinie dnia 21 maja tysiąc ośmset siedmdziesiątego drugiego roku.

(L. S.) Karol **Pusswald** r. w.

(L. S.) Ferdynand **Buchaczek** r. w.

(L. S.) Teodor **Weishaupt** r. w.

(L. S.) Wilhelm **Jordan** r. w.

(L. S.) Ernest **Hitzigrath** r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie artykuły tego traktatu, takowy zatwierdziliśmy i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i za Naszych następców, że go w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy własnoręcznie podpisaliśmy i pieczęć Naszą cesarską i królewską kazaliśmy na nim wycisnąć.

Działo się w Wiedniu dnia ośmnastego czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Andrássy r. w.

Na własny rozkaz Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

Wilhelm Baron **Konradsheim** r. w.
c. i k. radca sekcyjny.

Traktat powyższy ogłasza się jako obowiązujący w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Wiedeń, dnia 20 lipca 1872.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w.

117.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 25 lipca 1872,

o zmianie upoważnień cłowych urzędu cłowego pobocznego I klasy w Fussach.

Dotychczasowy urząd cłowy poboczny w Fussach w Vorarlbergu w okręgu urzędowym Bregencyi przeistacza się z dniem 31 lipca 1872 na urząd cłowy poboczny II klasy i wciela do kategoryi urzędów niższych III klasy.

Pretis r. w.